中国自動車部品工業レポート

第 14 号

2005 年 8 月 24 日

注目の記事

市場

●1－7月の生産・販売の伸びは安定―― 一方で値下げ傾向も

2005 年１－７月の自動車生産・販売台数の伸び率は安定を維持。燃料価格の上昇により、大排気量車の価格は値下がり傾向が続いている。

産業

●国家レベルの完成車・部品の輸出拠点を建設へ

中国政府は今後、関連政策を打ち出し、技術研究・開発、金融、輸出保険など 12 分野において、完成車・部品輸出企業と輸出拠点の支援に力を入れていく方針。

●自主開発のHVの競争が熾烈化――商品化への道のりは困難

中国の基幹部品の信頼性が世界レベルよりもはるかに劣っており、中国政府の政策支援が欠如していることなどが問題、と業界筋は分析。

メーカー

●デルファイ、北米での不振にもかかわらず中国では絶好調

デルファイ側は、北米での不振がアジア太平洋地域市場での事業に悪影響を及ぼすことはないとしている。

政策・基準ウォッチ

●商務部が「汽車貿易政策」を発表---補修部品流通、中古車流通など規定

商務部は８月 10 日、2005 年 16 号令「汽車貿易政策」（自動車貿易政策）を発表し、同日付で施行された。同政策は、自動車販売、中古車流通、補修部品流通、廃車、自動車輸出入について定めている。

数字で見る中国経済と自動車・部品産業

●2005年6月の中国の経済統計

◎GDP成長率
◎貿易収支
◎貿易統計
◎工業生産統計

１元は約 13.6 円（８月 24 日）

注目の記事

市場

●１－７月の生産・販売の伸びは安定―― 一方で値下げ傾向も

８月 12 日に発表された中国汽車工業協会（CAAM）の最新統計によると、2005 年１－７月の自動車生産・販売台数の伸び率は安定を維持している。しかし、燃料価格の上昇で、大排気量車の価格は値下がり傾向が続いている。

CAAM によると、１－７月の生産台数は前年同期比 7.59％増の 326.13 万台で、販売台数は同 11.27％増の 322.40 万台であった。

また、７月における自動車生産・販売台数はそれぞれ前年同月比 25.62％増の 44.49 万台、同 25.18％増の 43.32 万台と好調。ただし前月比では、生産台数が 10.72％減、販売台数が 11.27％減であった。

一方、国産車の価格は、7 月に入って値下げ幅が大きくなっている。国家発展・改革委員会の価格監測中心の発表によると、7 月の国産車の価格は値下がりが続き、全国 36 都市で乗用車価格が 0.37％下落。年初と比較すると、2.3％の下落となった。

さらに業界筋は、上海 VW の大幅値下げ後、各自動車メーカーが必ず適時に再び価格を調整すると見ている。8 月末か 9 月初めに集中的に価格が引き下げられる見通しだという。10 月の国慶節の連休前は、自動車メーカー間の競争が最も激しく、自動車価格が変動しやすい時期でもある。

（2005/８/15 『北京娯楽信報』、８/12 『晶報』）

産業

●国家レベルの完成車・部品の輸出拠点を建設へ

先ごろ行われた「2005 年自動車部品工業年次総会」において、中国国務院は国家レベルの完成車・部品の輸出拠点を数カ所建設することで大筋合意した。さらに、国家レベルの完成車・部品輸出企業を育成する方針で、すでに実施段階に入っているという。中国政府は今後、関連政策を打ち出し、技術研究・開発、金融、輸出保険など 12 分野において、上述の企業と輸出拠点の支援に力を

入れていく。中国は、世界の重要な完成車・部品の供給拠点となることを目指す。政府関係者は「自動車部品は今後数年間、中国で最も潜在力のある輸出製品となるだろう」とコメントしている。

この政府関係者は、次のようにも述べている。
「完成車・部品の輸出においては、完成車よりも部品の方が現実的といえる。中国の自動車部品の技術レベルは、先進国との間にまだかなりの差があるが、発展途上国の平均レベルよりは高い。このため、これら製品の輸出がすぐに貿易摩擦を引き起こすことはないだろう」。

商務部などの関係機関は、以前から一連の行動を見せており、中国政府がいかに完成車・部品の輸出を重視しているかがうかがえる。商務部の魏建国・副部長は３月、「中国は今後 10 年間をかけて、世界の完成車・部品貿易の 10%である 1200 億米ドル以上の輸出規模を目指す」と語った。

商務部の薄熙来・部長は６月、安徽省蕪湖市の視察を行い、中でも奇瑞汽車を重点的に見学した。薄部長はその際、「奇瑞汽車が中国国内外の市場を開拓し、奇瑞ブランドを打ち出すことを、商務部は積極的に支持する」と述べた。奇瑞汽車の 2004 年における完成車輸出台数は、中国の同年における完成車輸出台数全体の約 80%を占めた。

上述の年次総会の出席者は、中国政府が近く完成車・部品の輸出を支援する関連政策を打ち出す可能性が大きいと見ている。情報によると、新政策は主に 12 分野にわたるという。主要項目は①完成車・部品メーカーによる共同の R&D センターの設立支援、②輸出信用保険における新たな保険項目の追加、保険負担額の引き下げ、③技術導入の奨励、④自動車部品メーカーと大型運輸企業の提携の促進――などである。　(2005/８/15『経済参考報』)

●自主開発のHVの競争が熾烈化――商品化への道のりは困難

７月 27 日、東風汽車が自主開発したハイブリッド（以下、HV）バスが、中国政府の検査を通過した。このほか、奇瑞汽車、吉利汽車、長安汽車などの HV 開発プロジェクトも進行中。しかし、「本格的な商品化を達成するには、険しい道のりを超えなければならない」と専門家の目は冷ややかである。

◆ますます加速する HV 開発

2001年、電気自動車開発プロジェクトが、第10次五カ年計画の中の「863重大科学技術プロジェクト」に指定され、EV、HV、燃料電池自動車の開発に向けた国家レベルの取り組みがスタートした。そのうち、HV の研究・開発を請け負ったのが、東風汽車、第一汽車、長安汽車、奇瑞汽車などのメーカーであった。

2005年は第10次五カ年計画の最終年で、中国政府は当初のスケジュール通り、メーカー各社が開発したHVの大半の検査を、2005年内に終了させる予定である。HV に関する国家基準も、順次発表される見込みである。

中国の HV 生産は、従来の自動車より 30%コスト高になるとの試算がある。

◆プリウスという脅威

一方、世界の HV の先駆けであるトヨタは、世界販売台数 40 万台のプリウスを中国市場に投入する予定である。トヨタは2004年、プリウスの中国生産について第一汽車と合意している。第一汽車の関係者によると、プリウスは間もなく必要なテスト、認証手続きをパスし、国家発展・改革委員会の「公告」に登録・掲載される見込みだという。これは、自主ブランドのHV の開発を進めている中国メーカーに、かなりのプレッシャーを与えている。

「トヨタのHV 自動車が中国メーカーに与えるプレッシャーは、技術面だけではない。トヨタは早くからプリウスの生産を行っているため、そのコスト管理のノウハウにおいて、はるかに中国メーカーを引き離している」――中国汽車工業諮詢発展公司の賈新光・首席分析師はこう分析している。

◆遠い商品化への道のり

すでに開発されたHV製品について、それらを開発したメーカーは、その商品性を強調している。しかし業界関係者は、次のように指摘する。
「確かに中国のHV 技術の進歩は著しいが、基幹部品の信頼性は、世界の先進レベルとはまだ大きな差がある。商品化適正検査をパスしたとしても、それは単に中国政府が決めた技術的な手続きの一つをクリアしたにすぎず、真の意味での商品化に必要な能力と条件が整ったことにはならない」。

「現在の問題は部品である。すでに路線バスやタクシーとして運行している

HV もあるが、電池の品質をはじめ、実際はまだまだ課題が多い」――世界電気自動車協会の創始者で、アジア電気自動車学会会長の陳清泉・中国工程院院士もこう話す。

また、中国政府による政策支援の欠如も問題であると指摘されている。東風汽車の関係者は「現状では、消費者に HV を購入してもらうのは簡単なことではない。国家は、養路費、車両通行費、車両購置税などの減額・免除や、HV の購入補助金などのインセンティブを打ち出す必要がある」と話す。

(2005/８/６　『中国経営報』)

メーカー

●デルファイ、北米での不振にもかかわらず中国では絶好調

デルファイは８月８日、2005 年第 2 四半期の財務報告書を発表。これによると、第 2 四半期におけるデルファイの売上は、前年同期より 5 億米ドル減の 70 億米ドルで、純益も前年同期の 1.43 億米ドルの黒字から今回の 3.38 億米ドルの赤字に転落した。

こうした業績悪化の主因は、米国内での不振である。特にデルファイを悩ませているのは、過去の清算が済んでいない状態のデルファイ、GM、労働組合の三者関係である。

一方、中国をはじめとするアジア太平洋地域市場では好調である。2004 年、デルファイアジア太平洋地域アフターサービス本部がインドから上海に移転して以来、デルファイにとって同地域における戦略的基地としての中国の役割がますます重要になってきている。それだけに、アジア太平洋市場、特に中国市場の動向には常に神経を尖らせており、中国メディアで同社の倒産保護申請報道が流れた後は、早速火消しに動き出した。

この重要な役目を担ったのが、デルファイ エレクトロニクス・アンド・セーフティー部門のアジア太平洋地域総責任者（Director, Asia Pacific Operations, Electronics & Safety division, Delphi）の陳錦亜氏であった。陳氏はデルファイ第 2 四半期報告書のメディア向け説明会に出席し、その席上、アジア太平洋市場での業績を披露するとともに、デルファイの経営状況について説明した。
「アジア太平洋地域は、デルファイの世界市場の中でも最も業績を伸ばしている地域である。2001 年に 9 億米ドルだった収益は、2004 年には 16 億米ドル

に増えた。受注額も、2004 年通年で 65 億米ドルとなり、2005 年は１－７月だけで 36.7 億米ドルの注文を獲得している。確かに北米事業の財務状況は悪化しているが、アジア太平洋地域での事業に影響はなく、むしろこの地域では投資の拡大を前向きに進めている」。

「デルファイの経営は現在、海外事業が伸び続けているものの、北米事業が不振という二極化の状態となっている。この状況を打開するには、GM からの金融支援を求めることはもとより、関係労働組合との間で雇用契約の見直しを検討しなければならない。デルファイ、労働組合、GM の三者合意ができなければ、会社を守るために倒産保護申請という手段に訴える可能性もなくはない」。

陳氏は、1999 年にデルファイが GM から独立したことについて「戦略としては正しかった」とする一方、「米国独特の法律により、デルファイは独立したからといって負担が軽減することはなかった」ともコメント。デルファイの賃金水準は、部品業界の賃金基準に準拠したものではなく、より高額な完成車業界の基準に準じたものとなっている。中でも、4 万 8690 人を数える北米従業員のうち、3 万 3200 人の労働組合員の年収・福利厚生等平均年間支給額は 13 万米ドルにもなっている。また、労働組合の反対により赤字の子会社を倒産させることもできず、4000 人以上の余剰人員に支払っている金額は、第 1 四半期だけで 1 億米ドルに及んだ。この問題はデルファイにとって時限爆弾であり、その爆発を回避するための最終手段が「米国倒産法」に基づく倒産保護申請である。

陳氏よると、デルファイの中国工場における賃金を時給換算すると 1.5 米ドルだが、米国内で労働組合加入の従業員に支払っている金額は、福利厚生分を計算に入れなくても時給計算で 27 米ドルにも及ぶという。賃金の安さが、デルファイを含む多くの外国にとって、中国市場の魅力となっている。しかも中国では、企業として退職者の年金問題で悩むこともない。

さらに中国の政策では、外資への優遇が厚い。中国進出した外資系企業は、「倒産」しなくても「保護」される状態となっている。特に自動車業界がそうであり、中でも自動車部品業界は、50％以内という出資比率規制もない。

GM やフォードは、北米市場で販促キャーペンを実施している。陳氏は「第 2 四半期により多く売れたのは在庫車である。しかし、いくら在庫車が売れても、部品メーカーにとってはまったくメリットがない」。

中国では、GM やフォードなどの完成車メーカーが、生産能力の拡大を続けてい

る。多くの合弁メーカーの主要サプライヤーであるデルファイにも、拡大し続ける需要に対応するための設備増強の道が今後も続くであろう。中国市場は北米市場と対照的に、完成車メーカーと部品メーカーがまさに「共存共栄」の関係となっている。　　　　　　　　　　　　　(2005/８/18 『中国青年報』)

政策・基準ウオッチ

●商務部が「汽車貿易政策」を発表---補修部品流通、中古車流通など規定

商務部は８月 10 日、2005 年 16 号令「汽車貿易政策」（自動車貿易政策）を発表。同日付で施行された。

汽車貿易政策の位置付け

自動車販売、中古車流通、補修部品流通、廃車、自動車輸出入について定めている。

⇒商務部とは国内および海外との流通を担当する部署。そのため同政策を商務部は自動車流通の基本方針とする考え。

商務部は「自動車貿易政策の策定をもって、自動車貿易管理規定・管理体制の健全化、自動車貿易管理の強化・改善、自動車市場の秩序化、自動車流通方式の近代化を図り、自動車貿易の健全な発展を指導していく」とコメントしている。
商務部の公式見解によると同政策の目標は以下のとおり。

①2010 年までに中国の自動車貿易が国際レベルに近づき、競争力のある近代的な自動車貿易システムを構築し、競争力を備える自動車貿易企業を多数持つことを目指す。
②貿易額の大幅増により貿易レベルを向上させると同時に対外貿易能力も強化し、自動車貿易と自動車工業の調和のとれた発展を実現していく。

重要な内容のあらまし

◆自動車販売について（10～15 条）
ブランド販売・サービスシステムの実施
目的：消費者の合法的な権利と利益を守るため。消費者が自動車の購入段階と使用段階において良質なサービスを受けられるようにする。
・中国国境内で自社製自動車製品の販売を行なう国内外の自動車生産企業は、完備したブランド販売・サービスシステムを早期に整備する必要がある。

・ 2006 年 12 月 1 日以降、作業専用車両を除き、自動車全般について、ブランド販売・サービスを実施するものとする。

→自動車生産企業は、国の関連規定に従い、自らの出資によって、もしくは自動車総販売会社への権限付与の形で、ブランド販売・サービスシステムを構築することが可能。

→自動車ブランド販売を行なう業者は、事前に自動車生産企業または自動車生産企業より権限付与を受けた自動車総販売会社からの権限付与を受ける必要がある。

→消費者の利益を守るべく、自動車ブランド販売拠点とそれに付帯する備品供給拠点、自動車整備拠点との間の距離は、150 キロメートルを超えないものとする。

（現文研注：ただし新疆などの土地の広大な地区では 150 キロごとの拠点作りは現実的ではないなどの問題には、政府が柔軟に対応する見込み）

コメント

急激に自動車市場が広がっている中国では、販売はするものの、アフターサービスの責任を充分に果たさないディーラー等も出ている。上記の基準はこうした市場の不備を是正し、消費者保護を図ることで、健全な自動車市場を育成しようとするもので、先に公布された「自動車産業発展政策」（2004 年 6 月発改委公布）、「ブランド販売管理弁法」（2005 年 2 月商務部公布）の主旨と共通する。メーカーから授権されていないディーラーは経営ができなくなり、淘汰されることになる。

◆中古車流通について（16～23 条）

中古車の流通を奨励

・中古車経営の環境を持つ自動車ブランド販売会社等経営主体が中古車経営に参入し、また本社所在地以外に二次拠点を設置し、チェーン展開することを奨励する。
・中古車査定のルール・メイキングを推進する。
・環境作りを積極的に進め、中古車取引と名義変更手続の簡素化を図り、車両の正当性、安全性に関する照会効率を高め、取引コストの削減に積極的に取り組み、取引伝票の統一と規範化を図る。
・中古車経営企業は、中古車の販売に際し、購入者に対し品質保証とアフターサービスの約束を行う。

コメント

90 年代から自動車の流通が本格化した中国では現在、中古車市場が注目を集めている。しかしながらアフターサービスや品質保証が不十分なうえ査定のシステムや名義変更手続きなども未成熟なため、消費者からは「中古車購入はリスクが高い」と考えられている。リサイクルの観点からも中古車流通を本格化させることは急務であり、政府は近日中には「中古車流通管理弁法」などを発表して市場と法整備に重点をおく見込み。

◆自動車備品の流通

・政府は、自動車備品流通業界がフランチャイズ展開、チェーン展開を通じて規模の拡大とブランド化、ネットワーク化を目指すことを奨励する。

・自動車および備品サプライヤーと販売会社は、品質管理を強化し、製品品質とサービス品質の向上に取り組む。

→自動車および備品サプライヤーは、自ら承認、もしくは承認を取り消したフランチャイズ備品販売会社のリストを定期的に一般公表する必要がある。

◆自動車対外貿易

・あらゆる貿易方式による中古自動車とその ASSY、備品及び右ハンドル自動車（輸出用右ハンドル自動車を開発するためのサンプル車を除く）の輸入を禁じる。

・輸入自動車は、国家強制的製品認証証書（現文研注：３Ｃ認証証書）を取得のうえ、認証済みマークを貼り付けるとともに、検査検疫基幹の抜き取り検査に合格し、さらに中国語の取扱説明書を添付する必要がある。

・自動車及び関連商品の対外貿易を奨励する。

→国家級自動車及び部品輸出基地の育成と発展を支援し、条件の整った自動車サプライヤーまたは自動車販売業者が海外に進出し、合弁、合作、独自出資など多様な方式で販売・サービス網を構築し、輸出商品構成の改善と海外市場開拓の強化に取り組むよう指導する。

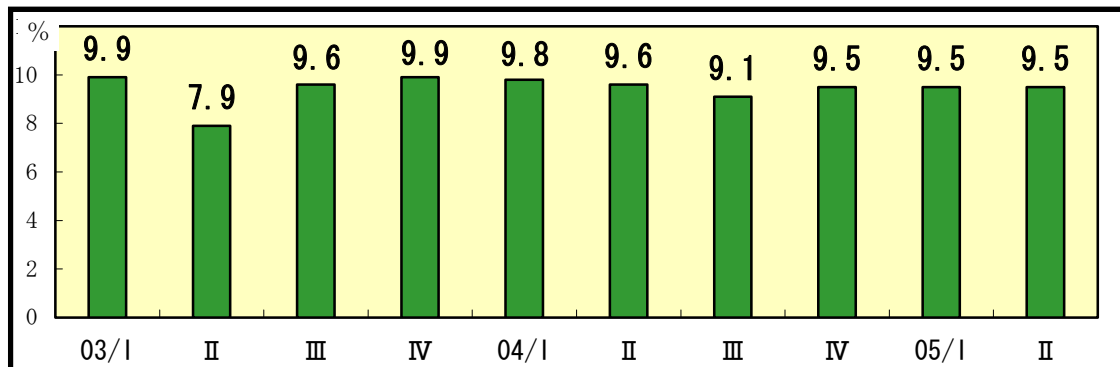
ほか、廃車規定、自動車ローンの拡大など。

（2005/８/15 『商務部公式 HP』８/13『人民日報』ほか）
（商務部の見解は以下：
http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/cx/200508/20050800262857.html）

数字で見る中国経済と自動車・部品産業

経済統計資料（2005 年６月）

１）GDP 成長率

資料１：GDP 成長率

出所：『中国統計年鑑』、『国際貿易』、『CMS』、『国家統計局サイト』

2005 年第２四半期の GDP 成長率は、引き続き 9.5％を維持。前年同期（9.6％）よりは減速しているものの、８四半期連続で成長率９％台を維持している。

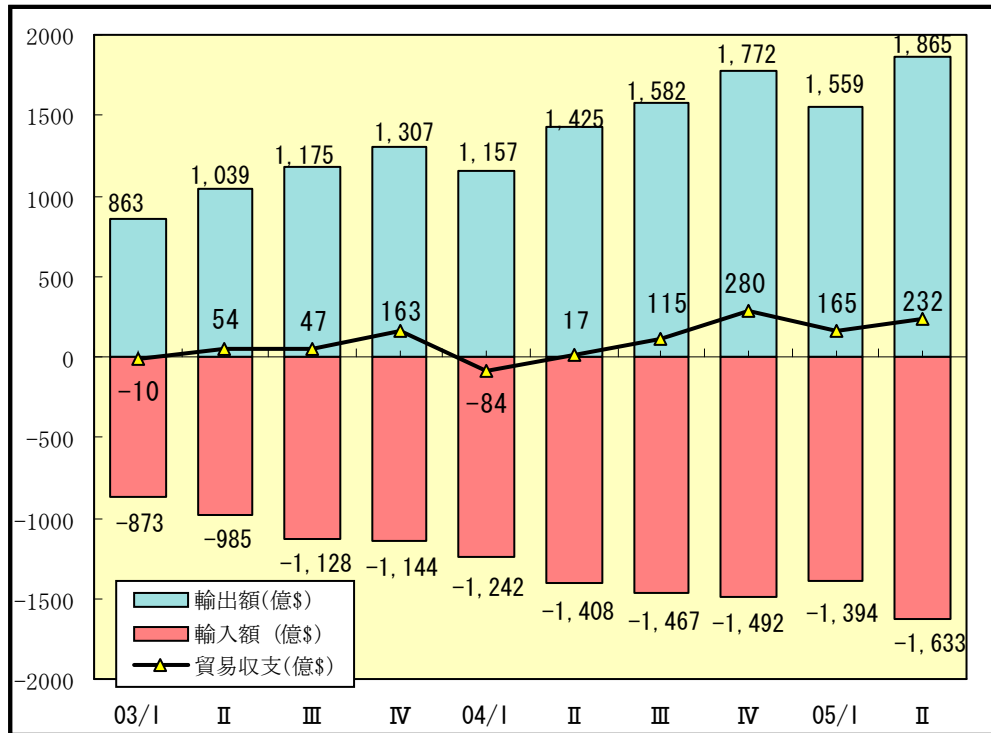
これにより、2005 年上半期の GDP 成長率は 9.5％となった（６兆 7422 億元）。GDP 成長率は前年同期を 0.2 ポイント下回ったが、安定した高い伸びを示したといえよう。

今後の動向に関しては、中国国内外でさまざまな見方がある。

６月 29 日に開かれた「2005 年上半期経済形勢分析・下半期経済発展予測フォーラム」の席上、参加者らは「2005 年下半期における GDP 成長率は引き続き９％台を維持し、インフレ、デフレは発生しないだろう」との認識で一致したという。

一方、国家発展・改革委員会 マクロ経済研究院は、研究報告の中で、「中国の 2005 年下半期における GDP 成長率は、やや鈍化するだろう」との見通しを示した。GDP 成長率は、第３四半期が 8.6％、第４四半期が 8.2％になると予測している。ただし同報告は「GDP 成長率の鈍化は、中国経済が周期的な低迷期に入る兆しを示すものではない。あくまでもマクロ調整策に沿った合理的な調整によるものだ」と補足している。

２）貿易

資料２：貿易収支

出所：『中国統計年鑑』、『CMS』、『国際貿易』

資料３：中国の貿易（2005 年１－６月）　　　　単位：億米ドル

項目	輸出入		輸出		輸入	
		前年同期比（%）		*前年同期比（%）*		*前年同期比（%）*
貿易総額	6450.33	*123.20*	3423.4	*132.70*	3026.94	*114.00*
・通常貿易	2785.07	*121.20*	1462.2	*136.90*	1322.86	*107.50*
・来料加工（委託加工貿易）・組立貿易	681.16	*127.10*	375.9	*126.50*	305.26	*127.70*
・進料加工貿易（加工貿易）	2377.19	*126.00*	1459.78	*129.60*	917.41	*120.50*
・外資系企業が投資として輸入する設備等	134.27	*91.20*	–	–	134.27	*91.20*
・保税倉庫の輸出入貨物	114.41	*158.20*	32.19	*135.80*	82.22	*169.10*
・その他	358.23	–	93.33	–	264.92	–

（出所）『国際貿易』

中国の2005年１－６月の貿易総額は､前年同期比23.2%増の6450億米ドル。そのうち､輸出総額は同32.7%増の3423億米ドル､輸入総額は同14%増の3027億米ドルで、収支は396億米ドルの黒字であった。

同期間における最大貿易相手国は欧州連合（EU）で、初めて1000億米ドルの大台を突破（前年同期比23,6%増の1000億5000万米ドル)。これに米国、日本が続く形となった。

国家信息中心は、2005 年下半期、中国の貿易黒字は減少し、経済成長に対する純輸出のけん引作用はいくらか弱まるだろう、と予測している。

３）工業生産統計

資料４：中国工業生産統計（2005年６月）

	単 位	生 産 量	
			前年同月比（%）
工業生産総額(付加価値)	十億元	619.1	*116.8*
*うち国有及び国有株式制企業	〃	234.4	*110.2*
集団企業	〃	27.6	*114.8*
株式制企業	〃	299.9	*119.4*
外資系企業	〃	173	*115.4*
原油	千ﾄﾝ	158.6	*104.1*
ガソリン	〃	4092.1	*97.3*
銑鉄	千ﾄﾝ	27200	*140.7*
粗鋼	〃	28.547.4	*133.0*
鋼材	〃	30.365.9	*129.5*
銅材	〃	651.7	*112.9*
アルミ材	〃	579.7	*134.8*
自動車	千台	528.2	*119.6*

（出所）国際貿易

中国の2005年６月における工業生産額は､前年同月比16.8%増の6191億元。製品別では、やはり銑鉄の生産量の伸び率が最高で、同 40.7%増。自動車は、５月は6.1%増であったが、６月は19.6%増とかなり伸びた。

国家統計局は７月20日、2005年上半期の工業生産額（一定規模以上）が前年同期比16.4%増の３兆2274億元であったことを発表。６月単月では､同16.8%増の6191億元であった。